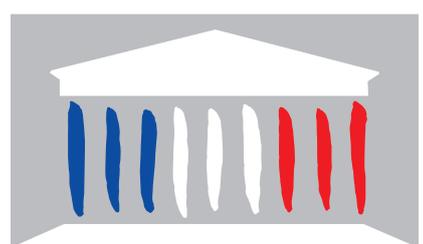




DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



ASSEMBLÉE
NATIONALE

Christian HUTIN est député (MRC) de la 13^{ème} circonscription du Nord, ancien Maire de Saint-Pol-sur Mer. Il entame son 3^{ème} mandat de député, il est membre de la commission des Affaires étrangères après avoir été pendant dix ans membre de la commission des Affaires sociales (Vice-président). Attaché aux questions industrielles et portuaires il a été Président du groupe d'études "Amiante" de l'Assemblée pendant 7 ans.

Paul CHRISTOPHE est député (groupe "UDI-Agir et indépendants") de la 14^{ème} circonscription du Nord. Ancien Maire de Zuydcoote, il entame son premier mandat à l'Assemblée, il est membre de la commission du développement économique. Au titre de la Loi de Finances 2018, il est l'auteur d'un rapport sur le commerce extérieur consacré à l'activité maritime et portuaire. Il soutient le développement industriel et portuaire du Littoral

CAHIER D'ACTEUR DÉPUTÉS DES 13^{ÈME} ET 14^{ÈME} CIRCONSCRIPTIONS DU NORD

DUNKERQUE : GRAND PORT DU XXI^{ÈME} SIECLE

**UNE RÉELLE OPPORTUNITÉ, UN IMMENSE DÉFI
POUR UNE JUSTE RECONNAISSANCE.**

Nous ne pouvons que nous réjouir de voir le débat public sur les investissements prévus pour le port de Dunkerque, être enfin devenu une réalité. Après Le Havre et Marseille, il était nécessaire que le Grand port maritime de Dunkerque soit l'objet, de la part de l'Etat, d'une volonté de développement à nos yeux amplement mérité. Nous nous permettons de rappeler que le GPMD est à ce jour le seul établissement portuaire reversant des dividendes (entre 3 et 5 millions d'euros) par an à son actionnaire, c'est à dire l'Etat. Bon, voire très bon élève pendant des décennies, donné en exemple pour la qualité de son dialogue social avec l'ensemble des professions portuaires, premier port de France à mettre en place la réforme portuaire en 1993, 25 ans sans conflit social, reconnu comme ayant une main d'œuvre docker particulièrement compétitive, les perspectives d'investissements sont une véritable opportunité, mais elles sont également particulièrement légitimes pour le GPMD au regard de son histoire économique et sociale de ces 25 dernières années.

Faut-il également rappeler que le GPMD est premier port pour les produits à température dirigée, la première plateforme énergétique française, le premier port ferroviaire français, le premier port pour le report modal, le premier port vraquier de France. Il ne faut cependant pas négliger l'impact de la crise de 2007-2008 qui a commencé aux Etats-Unis d'Amérique. Fermetures d'entreprises, changement stratégiques chez les pétroliers qui eurent

un impact direct sur l'emploi et le trafic notamment des hydrocarbures. Mais nos perspectives de développement restent majeures. Notre emplacement géographique situé sur la Mer du Nord à seulement 90 minutes de navigation de la route maritime la plus fréquentée

du monde (600 navires par jour), le Port de Dunkerque dispose d'une excellente accessibilité nautique et d'une réserve d'espace importante. Avec un trafic de 46,7 millions de tonnes, le GPMD est le 9ème sur le range Manche-Mer du Nord.



Aujourd'hui, la massification du transport, notamment dans le domaine maritime, est une réalité incontournable de la nouvelle économie maritime globalisée.

Les enjeux logistiques, de fluidité et d'articulation avec l'hinterland portuaire sont déterminant dans les choix à effectuer.

Il est bon de rappeler les propos de La mission parlementaire dédiée au littoral de la région Hauts-de-France qui définit la stratégie d'attractivité de la façade Nord en ces termes: "La stratégie de développement de la façade Nord de la France a pour ambition d'être l'une des trois portes d'accès au marché français.

Cela passe par deux éléments majeurs : La nécessité pour tout port qui souhaite rester dans la compétition de continuer à investir pour offrir le meilleur service aux armateurs,

ce qui justifie pleinement la projet Calais 2015 pour le trafic transmanche et CAP 2020 pour assurer à Dunkerque-Port la possibilité de changer d'échelle sur le trafic des conteneurs ; l'amélioration significatives des modes massifiés, chemin de fer et fleuve voire pipes pour réduire les coûts unitaire de pénétration vers l'hinterland.

Le 22 novembre 2017, le Premier Ministre, dans son discours prononcé au Havre, dans le cadre des assises de la mer, a précisé qu'il existe en métropole, trois systèmes portuaires qui ont clairement un intérêt européen et international. L'axe Seine-Le Havre, l'axe Méditerranée-Rhône-Saône et Dunkerque, le grand port français de la mer du Nord. "Dunkerque qui se trouve en compétition immédiate avec les grands ports belges et néerlandais. Dunkerque qui doit devenir notre tête de pont sur l'axe Nord, en se coordonnant, bien sûr, avec les ports proches, en particulier celui de Calais."

UN CHOIX STRATÉGIQUE.

Ce virage de la massification, il faut le prendre résolument. Les enjeux pour le territoire sont importants. Ils conditionnent en partie l'avenir et le visage de notre outil portuaire, industriel, logistique et des emplois qui vont en découler.

La qualité des flux qui seront générés à cette occasion conditionne également la robustesse et la bonne santé de notre outil portuaire ainsi que la qualité des relations avec les ports secondaires.

Un conteneur sur deux arrivant en France passe par un port étranger, ce qui génère un manque à gagner considérable. Cinq millions de conteneurs détournés représentent une perte de 4,3 milliards d'euros de valeur ajoutée et de 30 000 à 50 000 emplois, pour des produits qui, quoi qu'il arrive, sont importés avant d'être consommés en France. Sont également perdues les taxes douanières afférentes.

Pour être à la hauteur, Dunkerque doit désormais être en capacité d'accueillir les plus grands porte conteneur du monde, les traités dans les plus brefs délais avec les outils les plus performants, ce qui veut dire une évacuation des marchandises dans les meilleures conditions de sécurité pour les personnes et l'environnement.

Il y a dès lors fort à parier que cette excellence portuaire attirera de nouveaux chargeurs enclenchant un cercle vertueux producteur de valeur ajoutée qui profitera à l'ensemble du territoire.

L'augmentation de notre capacité d'accueil des conteneurs, doit également contribuer à poursuivre et développer la diversification de notre tissu industriel et économique tout en renforçant notre puissance logistique dont la performance sera un atout déterminant dans la réussite globale de ce projet.

UN PROJET AU SERVICE DES HOMMES ET DES FEMMES DE CE TERRITOIRE

L'un des grands enjeux concerne l'emploi. A terme se sont plus de 16 000 emplois qui sont annoncés. Il est évident qu'il s'agit d'une perspective d'importance. Mais nous tenons à faire part de notre vigilance sur ce

point. Aujourd'hui, trop de nos emplois échappent aux hommes et aux femmes de ce territoire et nous tenons à être très clairs.

Dès lors que les compétences sont présentes, tout doit être mis en œuvre pour qu'elles soient pleinement utilisées. A ce titre, nous devons utilement mobiliser l'ensemble des acteurs de la formation professionnelle et du monde économique pour que les milliers d'emplois proposés puissent venir récompenser les efforts d'une population qui a trop longtemps souffert de la désindustrialisation et de la crise économique à laquelle elle a payé un lourd tribut.

Le travail détaché, qui déstabilise des secteurs d'activité ainsi que des populations et des territoires entiers, doit être évité dans la mesure du possible. Il faut donc évaluer de façon précise, le nombre et les métiers qui seront nécessaires à court, moyen et long terme.

Si l'emploi est essentiel, les questions environnementales ne doivent pas être négligées. Territoire industriel de première importance, indispensable à l'économie nationale, le littoral dunkerquois doit également être vigilant quant à la qualité de son environnement. Les hommes et les femmes qui y vivent ont également droit à la qualité de celui-ci et à sa préservation.

UNE ARTICULATION PERFORMANTE À L'HINTERLAND ET DE LA FAÇADE MARITIME

Il faudra également veiller à une articulation performante avec l'ensemble de l'hinterland du port de Dunkerque, gage de sa compétitivité pour gagner définitivement sa place dans la cour des grands. Le futur canal Seine-Nord sera un atout déterminant concernant l'accès au fluvial et à la desserte d'une profondeur stratégique dans de bonnes conditions économiques et environnementales.

La place du ferroviaire où nous sommes remarquablement bien placés doit être développée sans hésitation tout comme il ne faut pas hésiter à aborder de front la question du sous dimensionnement de notre équipement autoroutier sur la partie Dunkerque-Calais de l'A16 ainsi que de l'A25 et du raccordement à l'A26.

Il est aujourd'hui indispensable de concevoir une politique portuaire ambitieuse et réaliste au profit de



© Jean-Louis Burnod - Happy Day

notre commerce extérieur. L'État doit développer une véritable stratégie portuaire nationale, dont la dimension terrestre doit être le pivot. Il est en effet essentiel et urgent d'améliorer la desserte des infrastructures portuaires, qui, par sa faiblesse, fait perdre aujourd'hui à nos ports un grand nombre de clients potentiels.

Nous ne perdons pas de vue que la façade maritime Dunkerque-Calais-Boulogne à laquelle il est utile d'adjoindre le port fluvial de Lille, représente la première plateforme industrialo-portuaire de France avec plus de 110 millions de tonnes de trafic. Il serait ridicule de jouer la concurrence entre nous. La recherche de complémentarité et d'efficacité doit être systématiquement recherchée, là encore pour enclencher un cercle vertueux. et renforcer la place de la France dans l'économie de la mer.

ET LA BALTIQUE ?

En ce qui nous concerne, nous nous refusons à opposer l'une à l'autre. Si nous comprenons la nécessité d'un phasage des travaux dans le temps, notamment au regard des investissements à prévoir, nous ne pensons pas qu'il faille choisir "ou l'un ou l'autre."